

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1961-1962.

25 OCTOBRE 1962.

Projet de loi modifiant la loi du 21 juin 1937 relative à la création du port autonome de Liège et approuvant les modifications aux statuts de cet établissement public.

EXPOSE DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Aux termes d'une convention avenue le 8 décembre 1936, l'Etat et la ville de Liège, ont sous réserve d'approbation de la Législation, créé, sous le titre de Port autonome de Liège, un établissement public chargé d'exploiter le port de l'île de Monsin, que l'Etat lui concédait ainsi que tous les autres ports de l'agglomération liégeoise que l'Etat, les communes ou les particuliers lui concèderaient dans l'avenir (cf. art. 1^{er} des statuts annexés à cette convention). Cet organisme est constitué par l'Etat et la ville de Liège; d'autres communes peuvent, par arrêté royal, être admises ultérieurement à y prendre part, après avis du conseil d'administration (article 2 des statuts).

La loi du 21 juin 1937 a institué l'établissement public en cause et a approuvé la convention susvisée ainsi que les statuts.

Le Port autonome de Liège est administré par un conseil dont la moitié des membres est nommée par l'Etat et l'autre moitié par la ville de Liège et les communes qui seraient appelées à la gestion dudit port. La présidence du conseil d'administration est attribuée d'office au bourgmestre de la ville de Liège, la vice-présidence du conseil est attribuée au premier délégué de l'Etat.

Le Port autonome de Liège est rangé dans la catégorie C des organismes soumis aux dispositions de la loi du 16 mars 1954 relative au contrôle de certains organismes d'intérêt public.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1961-1962.

25 OKTOBER 1962.

Ontwerp van wet tot wijziging van die van 21 juni 1937 betreffende de oprichting van de autonome haven van Luik en tot goedkeuring van de wijzigingen in de statuten van die openbare instelling.

MEMORIE VAN TOELICHTING

DAMES EN HEREN,

Naar luid van een op 8 december 1936 gesloten overeenkomst hebben de Staat en de stad Luik, behoudens goedkeuring van de Wetgever, onder de titel « Autonome Haven van Luik » een openbare instelling gesticht, belast met de exploitatie van de haven van het eiland Monsin, dat de Staat haar concessioneerde alsmede van alle andere havens der Luikse agglomeratie die de Staat, gemeenten of particulieren haar later in concessie zouden geven (cf art. 1 van de bij die overeenkomst behorende statuten). Genoemde instelling wordt opgericht door de Staat en de stad Luik; andere gemeenten kunnen bij koninklijk besluit naderhand gemachtigd worden daaraan deel te nemen, na advies van de beheerraad (art. 2 van de statuten).

Bij de wet van 21 juni 1937 is de betrokken openbare instelling opgericht en zijn de voormelde overeenkomst alsmede de statuten goedgekeurd.

De Autonome Haven van Luik wordt bestuurd door een raad waarvan de helft der leden benoemd wordt door de Staat en de andere helft door de stad Luik en de gemeenten die later aan het beheer van genoemde haven zouden deelnemen. Het voorzitterschap van de beheerraad komt amtsshalve toe aan de burgemeester der stad Luik, het ondervoorzitterschap aan de eerste afgevaardigde van de Staat.

De Autonome Haven van Luik is ingedeeld bij de categorie C van de instellingen die onderworpen zijn aan de bepalingen van de wet van 16 maart 1954 betreffende de controle van sommige organismen van openbaar nut.

C'est à l'unanimité que le Parlement a voté la loi du 21 juin 1937 relative à la création du Port autonome de Liège. Ainsi que le relèvent les documents parlementaires (1), cette unanimité s'est faite à raison notamment de ce que la création d'un organisme indépendant se justifiait par le souci d'obtenir dans l'exploitation du nouveau complexe portuaire, créé lors de l'exécution du programme de grands travaux sur la Meuse liégeoise, le maximum de souplesse administrative en y faisant en outre activement participer les autorités locales. Comme rappelons-le, le Port autonome de Liège était, tant en vertu de ses statuts que de la loi, chargé d'exploiter le port de Monsin et les autres ports de l'agglomération liégeoise, l'Etat et la ville de Liège lui ont remis la gestion d'autres ports. C'est ainsi que les ports des quais de la Grande-Bretagne, Van Beneden, Croisiers Cheravoie, de la Batte-Maestricht (A. R. du 11 janvier 1939) ont été confiés pour exploitation au Port autonome par la ville de Liège qui lui a en outre cédé certains terrains rive gauche du port de Coronmeuse (décisions des 17 janvier 1955 et 13 avril 1956). Par suite des travaux de reconstruction du port de la Boverie, le Port autonome a rétrocédé à l'Etat, en 1959, le port public du quai de la Grande-Bretagne et une partie du port public du quai Van Beneden. D'autre part, l'Etat a chargé le Port autonome de Liège de l'exploitation des ports publics de Renory-Fetinne, Barbou (A. R. du 11 janvier 1939), des compléments à Angleur pour l'extension du port de Renory (A. R. des 29 novembre 1955 et 20 octobre 1956), de Coronmeuse (A. R. du 13 août 1940, confirmé par arrêté du Régent du 10 novembre 1945), de Sclessin (A. du Régent du 17 octobre 1947), de Saint-Léonard (A. R. du 14 novembre 1950), de terrains à Souverain-Wandre, pour le port pétrolier (A. R. des 6 mars 1951, 17 juillet 1953 et 27 avril 1957), de Jemeppe-sur-Meuse (A. R. des 14 juillet 1951, 9 décembre 1953 et 8 février 1960), d'Yvoz-Ramet (A. R. des 6 avril 1954 et 25 juillet 1957). L'étendue du port concédé de Monsin a été modifiée par les arrêtés royaux des 10 mars 1939, 25 novembre 1953 et 10 octobre 1955. Aussi, à l'heure actuelle la longueur de quai des ports et rivages publics gérés par le Port autonome de Liège atteint plus de 12.500 mètres, dont 4.600 à Monsin.

L'espoir que le Parlement unanime avait placé dans la nouvelle institution n'a pas été déçu; l'évolution croissante et constante du tonnage effectué le démontre à suffisance: 1.139.206 tonnes en 1939 — 1.247.098 en

Het Parlement heeft de wet van 21 juni 1937 betreffende de stichting van de Autonome Haven van Luik met algemene stemmen goedgekeurd. Zoals uit de parlementaire bescheiden (1) blijkt werd deze eenstemmigheid bereikt omdat de stichting van een onafhankelijk lichaam haar rechtvaardiging vond in het streven om bij de exploitatie van het nieuwe havencomplex dat tijdens de uitvoering van het programma van grote werken op de Luikse Maas werd aangelegd, het maximum aan administratieve soepelheid te bekomen door er bovendien de plaatselijke overheid actief te doen aan deelnemen. Daar de Autonome Haven van Luik zowel krachtens haar statuten als krachtens de wet belast was met de exploitatie van de haven van Monsin en de andere havens van de Luikse agglomeratie, hebben de Staat en de stad Luik haar het beheer van andere havens overgedragen. Zo worden de havens van de kaaien genaamd « quai de la Grande-Bretagne, Van Beneden, Croisiers-Cheravoie, de la Batte-Maestricht » door de stad Luik ter exploitatie van de Autonome Haven overgedragen (koninklijk besluit van 11 januari 1939). Bovendien stond de stad Luik haar sommige terreinen af op de linkeroever van de haven van Coronmeuse (beslissingen van 17 januari 1955 en 13 april 1956). Tengevolge van de herbouw van de brug genaamd « Pont de la Boverie » heeft de Autonome Haven in 1959 de openbare haven van de « quai de la Grande-Bretagne » en een deel van de openbare haven van de « quai Van Beneden » terug aan de Staat afgestaan. Anderzijds heeft de Staat de Autonome haven van Luik belast met de exploitatie van de openbare havens van Renory-Fetinne, Barbou (koninklijk besluit van 11 januari 1939, van de aanvullingen te Angleur voor de uitbreiding van de haven van Renory (koninklijk besluit van 29 november 1955 en 20 oktober 1956), van Coronmeuse (koninklijk besluit van 13 augustus 1940, bekrachtigd door het besluit van de Regent van 10 november 1945), van Sclessin (besluit van de Regent van 17 oktober 1947), van St. Léonard (koninklijk besluit van 14 november 1950), van terreinen te Souverain-Wandre, voor de petroleumhaven (koninklijke besluiten van 6 maart 1951, 17 juli 1953 en 27 april 1957), van Jemeppe-sur-Meuse (koninklijke besluiten van 14 juli 1951, 9 december 1953 en 8 februari 1960), van Yvoz-Ramet (koninklijke besluiten van 6 april 1954 en 25 juli 1957). De uitgestrektheid van de geconcessioneerde haven van Monsin werd gewijzigd door de koninklijke besluiten van 10 maart 1939, 25 november 1953 en 10 oktober 1955. De kaailengte van de door de Autonome Haven van Luik beheerde openbare havens en wallen bedraagt thans dan ook meer dan 12.500 m., waarvan 4.600 te Monsin.

De hoop die het eensgezinde Parlement in de nieuwe instelling had gesteld werd niet teleurgesteld; de standvastig stijgende ontwikkeling van het goederenverkeer toont het genoegzaam aan; 1.139.206 ton in 1939 —

(1) Session 1936-1937 — Chambre des Représentants. Documents parlementaires. Exposé des motifs et texte du projet de loi n° 201 — Séance du 23 mars 1937, Rapport n° 267 — Séance du 11 mai 1937. Annales parlementaires. Discussion et adoption. Séance du 13 mai 1937. Sénat — Doc. parlementaires. Rapport n° 206 — Séance du 19 mai 1937. Annales parlementaires. — Discussion et adoption. Séance du 27 mai 1937.

(1) Zitting 1936-1937. Kamer van Volksvertegenwoordigers. Parlementaire bescheiden. — Memorie van toelichting en tekst van het wetsontwerp n° 201 — Vergadering van 23 maart 1937. Verslag n° 267 — Vergadering 11 mei 1937. Parlementaire Handelingen. Bespreking en goedkeuring. Vergadering van 13 mei 1937. Senaat — Parlementaire besch. Verslag n° 206. Vergadering van 19 mei 1937. Parlementaire Handelingen — Bespreking en goedkeuring : Vergadering van 27-5-1937.

1948 — 1.415.336 en 1950 — 2.084.792 en 1952 — 2.914.908 en 1954 — 3.984.433 en 1956 — 4.507.611 en 1957 — 4.534.670 en 1958 — 4.445.398 en 1959 et 1.810.713 en 1960. Ce résultat si éloquent, on le doit aux efforts continuels accomplis par les dirigeants du Port autonome de Liège qui mettent tout en œuvre pour collaborer au développement économique de toute la région liégeoise à la faveur d'une exploitation rationnelle des ports et quais publics et de leur mise en valeur. Le Port autonome de Liège se préoccupe avant tout de l'équipement et de l'outillage des ports dont l'exploitation lui est confiée. Aménageant ou créant des routes, assurant le nivellement de nouveaux endroits de stockage, veillant à l'établissement des réseaux ferrés de desserte, procédant à l'éclairage des darses et quais, le Port autonome de Liège enrichit le patrimoine national tout en servant les usagers de la voie navigable. La souplesse de son fonctionnement lui permet en outre de réaliser, vite et bien, sa mission. A cet égard, il est significatif de signaler l'essor du port pétrolier de Souverain-Wandre. Ces terrains vagues de l'Etat ont été rapidement aménagés par le Port autonome de Liège; les concessionnaires y ont établi les installations les plus modernes et c'est ainsi que si aucun trafic n'y était constaté avant 1952, on y a relevé, en 1958, le chargement et surtout le déchargement de 355 bateaux pour un tonnage total de 186.119 tonnes; en 1960, 527 bateaux pour un tonnage de plus de 250.000 tonnes.

Les services rendus par le Port autonome à la région liégeoise et à l'économie du pays tout entier sont à ce point significatifs qu'il convient de ne pas restreindre son action.

Ainsi que le précisent les statuts du Port autonome de Liège et la loi du 21 juin 1937, cet établissement public est chargé d'exploiter le port de l'île de Monsin, ainsi qu'éventuellement tous les autres ports de l'agglomération liégeoise. Tous les Gouvernements qui se sont succédé ont, en restant d'ailleurs dans l'esprit des auteurs de la loi du 21 juin 1937, toujours considéré que l'activité du Port autonome pouvait et devait s'exercer sur les ports situés dans la « région liégeoise » expression employée en effet dans les travaux préparatoires de la loi. L'énumération qui précède des quais et rivages concédés depuis 1939 en témoigne. Un arrêté royal du 20 août 1956 a confié au Port autonome de Liège l'exploitation d'un port public à Chokier. Le Conseil d'Etat, saisi d'un recours introduit par la commune de Chokier, a annulé cet arrêté royal (arrêt n° 5910 du 6 décembre 1957). Le Conseil s'est tenu strictement à la lettre de la loi et des statuts qui font usage de l'expression « agglomération liégeoise ». Considérant, dit le Conseil d'Etat, que la loi du 21 juin 1937 n'a pas établi la liste des communes faisant partie de l'agglomération liégeoise, ni chargé le Roi de la dresser, il faut attribuer à l'expression « agglomération liégeoise » son sens usuel. Or, comme il n'est pas établi, relève le Conseil d'Etat, que les habitations de Chokier forment, avec celles de la ville de Liège et les communes environnantes, un même ensemble de bâtisses agglomérées, un seul groupement, un seul assemblage ne constituant, en dehors du sens administratif du mot, qu'une ville, les prérogatives du Port autonome de Liège ne pouvaient être étendues au territoire d'une

1.247.098 in 1948 — 1.415.336 in 1950 — 2.084.792 in 1952 — 2.914.908 in 1954 — 3.984.433 in 1956 — 4.507.611 in 1957 — 4.534.670 in 1958 — 4.445.398 in 1959 en 4.810.713 in 1960. Dit zo sprekend resultaat heeft men te danken aan de onverpoosde inspanningen van de leiders van de Autonome Haven van Luik, die alles in het werk stellen om mede te werken aan de economische ontwikkeling van gans het Luikse dank zij een rationele exploitatie van de openbare havens en kaaien en van hun ontsluiting. De Autonome Haven van Luik houdt zich in de eerste plaats bezig met de uitrusting en de outillering van de havens waarvan de exploitatie haar is opgedragen. Door wegen te verbeteren of aan te leggen, door het egaliseren van nieuwe opslagterreinen, door te zorgen voor spoor-aansluitingen en voor de verlichting van de havendokken en kaaien, verrijkt de Autonome Haven van Luik het nationaal patrimonium, terwijl zij terzelfdertijd de gebruikers van de waterweg dient. Haar soepele werkwijze stelt haar bovendien in staat haar taak vlug en goed te volbrengen. In dit opzicht is de ontwikkeling van de petroleumhaven van Souverain-Wandre kenmerkend. Deze woeste staatsgronden werden vlug geschikt gemaakt door de Autonome Haven van Luik; de concessiehouders hebben er de modernste installaties gevestigd en terwijl het verkeer vóór 1952 nog onbestaande was, werden aldaar in 1958 reeds 355 vaartuigen met een totale tonnemaat van 186.419 ton geladen en gelost; in 1960 bedroegen die cijfers 527 vaartuigen en meer dan 250.000 ton.

De door de Autonome Haven aan het Luikse en aan de economie van gans het land bewezen diensten zijn zo veelbetekenend, dat haar activiteitssfeer niet mag worden beperkt.

Zoals de statuten van de Autonome Haven van Luik en de wet van 21 juni 1937 bepalen is deze openbare instelling belast met het exploiteren van de haven van het eiland Monsin, alsmede eventueel van alle andere havens der Luikse agglomeratie. Alle Regeringen die elkaar hebben opgevolgd, zijn steeds de mening toegedaan geweest, overigens overeenkomstig de opvatting van de opstellers van de wet van 21 juni 1937, dat de activiteit van de Autonome Haven zich mocht en moest uitstrekken tot havens gelegen in « het Luikse », welke uitdrukking inderdaad bij de parlementaire voorbereiding van de wet werd gebruikt. De voorgaande opsomming van de sinds 1939 geconcessioneerde kaaien en wallen is daarvan het bewijs. Bij het koninklijk besluit van 20 augustus 1956 werd de Autonome Haven van Luik belast met de exploitatie van een openbare haven te Chokier. Ten gevolge van een door de gemeente Chokier ingesteld beroep, heeft de Raad van State dit koninklijk besluit nietig verklaard. (arrest n° 5.910 van 6 december 1957). De Raad heeft zich streng gehouden aan de letter van de wet en van de statuten, waarin enkel de uitdrukking « Luikse agglomeratie » wordt gebruikt. Overwegende, aldus de Raad van State, dat de wet van 21 juni 1937 de lijst van de tot de Luikse agglomeratie behorende gemeenten niet heeft vastgesteld noch de Koning heeft gelast zulks te doen, moet de uitdrukking « Luikse agglomeratie » in de gewone zin worden verstaan. Nu is het niet bewezen, aldus de Raad van State, dat de huizen van Chokier met die van de stad Luik en van de omliggende gemeenten één aaneengebouwd geheel, één enkele

commune ne faisant pas partie de l'agglomération liégeoise au dit sens de ces mots dans la loi du 21 juin 1937.

Certes l'arrêt rendu par le Conseil d'Etat est bien motivé mais il repose sur une expression inadéquate de la loi et des statuts. Il est cependant certain que les auteurs de la loi ont voulu que la gestion des ports de la « région liégeoise » puisse être réunie dans une seule main. L'exposé des motifs de la loi s'exprime comme suit :

« Comme il existe actuellement le long de la Meuse liégeoise une série de quais ou bas-ports auxquels il est désirable d'appliquer des règles uniformes d'exploitation, le projet de loi prévoit que ces ports pourront être absorbés par le Port autonome de Liège et gérés par lui. Il pourra en être de même pour les ports nouveaux à créer éventuellement dans la même région ».

Ce souci d'uniformité se retrouve pour nos grands ports. Tous, ils exploitent en dehors du territoire communal ou ont incorporé des communes environnantes, de façon à obtenir un port continu le long du fleuve ou de la voie d'eau.

Le port d'Anvers s'étend sur près de 20 km. le long de l'Escaut (Oostruweel, Oorderen, Wilmarsdonk, Burcht, Zwijndrecht, Ekeren, Hoevenen, Lillo, Zandvliet, Merksem, Hoboken).

Bruxelles exploite le canal de Willebroek sur l'entière de son parcours, c'est-à-dire sur le territoire de Laeken, Haren, Neder-over-Heembeek, Vilvorde, Grimbergen, Humbeek, Zemst, Nieuwenrode, Kapelle-op-den-Bos, Tisselt, Willebroek, Ruisbroek et Wintam.

Le port de Gand s'étend sur 18 km environ en passant par Kluizen, Ertvelde, Evergem, Mendonck, Oostakker, Zelzate, Winkel et Mariakerke.

Le port de Bruges exploite également le port de Zeebrugge et le canal de Bruges à Zeebrugge qui a une longueur de 12 km.

L'uniformité dans le régime d'exploitation avec ses avantages d'organisation et d'administration permet en outre un nouvel essor économique par la mise en valeur de terrains appropriés et la fixation d'industries nouvelles. Il convient dès lors que l'activité du Port autonome de Liège ne soit pas par trop limitée et puisse s'exercer dans toute la région portuaire liégeoise et le bassin industriel liégeois.

Aussi, est-il souhaitable que tant dans les statuts que dans la loi, les mots « agglomération liégeoise » soient remplacés par « région liégeoise ». Tel est l'objet de l'article 1^{er} du présent projet de loi. Les communes appelées à faire partie de la région liégeoise au point de vue de son exploitation portuaire seulement, seront déterminées par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres. Eu égard à la localisation possible des industries à créer et des accroissements des industries existantes, il se recommande de ne pas énumérer dans la loi, les communes qui ont un caractère industriel ou

groep, één enkel samenstel vormen, waaruit, afgezien van de administratieve betekenis van het woord, een stad bestaat; de bevoegdheid van de Autonome Haven van Luik mocht derhalve niet worden uitgebreid tot het grondgebied van een gemeente die niet behoort tot de Luikse agglomeratie in de genoemde zin van die uitdrukking in de wet van 21 juni 1937.

Het arrest van de Raad van State is weliswaar goed gemotiveerd maar het steunt op een niet ter zake dienende uitdrukking in de wet en in de statuten. Het lijdt echter geen twijfel dat het de bedoeling van de opstellers van de wet was, het beheer van de haven van « het Luikse » in één enkele hand te kunnen verenigen. De memorie van toelichting bij de wet zegt het volgende :

« Daar er thans langs de Luiker Maas een reeks kaaïen of havens bestaan, waarop het wenselijk is een-vormige regels van exploitatie toe te passen, voorziet het wetsontwerp, dat die havens in de Autonome Haven opgenomen en door haar beheerd zullen kunnen worden. Hetzelfde zal kunnen gelden voor de nieuwe havens, die eventueel in dezelfde streek aangelegd worden. »

Dit streven naar eenvormigheid vindt men voor onze grote havens terug. Hun exploitatieterrein reikt tot buiten het gemeentelijk grondgebied ofwel hebben zij omliggende gemeenten geannexeerd ten einde een doorlopende haven langs de rivier of het kanaal te bekomen.

De haven van Antwerpen strekt zich over bijna 20 km uit langs de Schelde (Oostruweel, Oorderen, Wilmarsdonk, Burcht, Zwijndrecht, Ekeren, Hoevenen, Lillo, Zandvliet, Merksem, Hoboken).

Brussel exploiteert het kanaal van Willebroek over gans zijn loop d.w.z. op het grondgebied van Laken, Haren, Neder-over-Heembeek, Vilvoorde, Grimbergen, Humbeek, Zemst, Nieuwenrode, Kapelle-op-den-Bos, Tisselt, Willebroek, Ruisbroek, Wintam).

De haven van Gent strekt zich over ongeveer 18 km uit op het grondgebied van Kluizen, Ertvelde, Evergem, Mendonck, Oostakker, Zelzate, Winkel en Mariakerke.

De haven van Brugge exploiteert ook de haven van Zeebrugge en het kanaal van Brugge naar Zeebrugge dat een lengte van 12 km heeft.

Een eenvormig exploitatiestelsel komt de organisatie en de administratie ten goede en maakt bovendien een nieuwe economische ontplooiing mogelijk door de ontsluiting van geschikte terreinen en de vestiging van nieuwe industrieën. De activiteit van de Autonome Haven van Luik mag dan ook niet te zeer worden beperkt en moet in het ganse Luikse havengebied en het Luikse nijverheidsbekken kunnen worden uitgeoefend.

Het is derhalve wenselijk dat zowel in de statuten als in de wet de woorden « der Luikse agglomeratie » door « van het Luikse » worden vervangen. Daartoe strekt artikel 1 van dit wetsontwerp. De gemeenten die, uitsluitend wat de havenexploitatie betreft, van het Luikse deel zullen uitmaken, zullen bij een in de Ministerraad overlegd koninklijk besluit worden bepaald. Gelet op de mogelijke localisatie van de op te richten industrieën en op de uitbreidingen van de bestaande industrieën, komt het wenselijk voor, de gemeenten die een industrieel of halfindustrieel karakter hebben

semi-industriel et qui doivent, au point de vue de l'exploitation portuaire, être considérées comme appartenant à la région liégeoise. Dans l'état actuel des choses, le Gouvernement se propose, sur base de plusieurs études faites, de fixer l'origine de cette région à Engis et l'extrémité à Hermalle-sous-Argenteau.

Dans l'ordre géographique, en commençant par l'amont, on rencontrerait :

a) le long de la Meuse : Engis, Ehein, Les Awirs, Chokier, Ramet, Flémalle-Haute, Flémalle-Grande, Seraing, Jemeppe, Tilleur, Ougrée, Angleur, Liège, Herstal, Wandre, Cheratte, Hermalle-sous-Argenteau;

b) le long du canal Albert : Liège, Herstal, Vivegnis, Hermalle-sous-Argenteau.

La commune de Ehein, située en face d'Engis, ne présente pas, à l'heure actuelle, un caractère industriel et portuaire et ne serait donc pas retenue.

D'autre part, l'occasion s'offre d'apporter une très légère modification aux dispositions de l'article 6 des statuts du Port autonome de Liège. Aux termes de l'article 6, 3^e alinéa, des statuts, le Port autonome de Liège doit supporter les frais d'entretien des routes d'accès de l'île Monsin, comprises entre la rive gauche du canal Albert et la rive droite de la Meuse. Par ailleurs, suivant l'article 19, la ville de Liège devait exécuter à ses frais les travaux d'aménagement du port de Monsin, établir les routes intérieures, etc. A cette occasion, la ville de Liège pouvait réclamer au Gouvernement l'octroi de subventions dans la mesure où l'Etat les accorde aux communes. Des chemins vicinaux assuraient la desserte de l'île Monsin; ils ont été supprimés lors des travaux d'aménagement du port. Actuellement une route traverse l'île Monsin, réunissant le pont Marexhe aux ponts-routes établis à la pointe aval de l'île et est empruntée par tout un trafic de transit absolument indépendant des activités portuaires. Il est donc logique que cette route soit classée dans la voirie de la ville qui en assurera l'entretien.

Le Conseil communal de la ville de Liège a avisé favorablement les modifications que l'on envisage d'apporter aux statuts du Port autonome de Liège et à la loi y relative.

Le seul but poursuivi est de favoriser le développement économique de la région liégeoise et du pays tout entier. Les brillants résultats obtenus par le Port autonome de Liège depuis sa création, il y a plus de vingt ans, démontrent à suffisance que l'expérience méritait d'être tentée et doit être poursuivie. Tout comme en 1937, le Gouvernement souhaite que le présent projet de loi reçoive l'accord unanime du Parlement.

Le Ministre des Finances,

A. DEQUAE.

*Le Ministre de l'Intérieur et de
la Fonction publique,*

A. GILSON.

Le Ministre des Travaux publics,

J.J. MERLOT.

en die inzake havenexploitatie bij het Luikse moeten worden gerekend, niet met name in de wet te vermelden. In de huidige stand van zaken is de Regering voornemens, aan de hand van verscheidene studies die werden gedaan, Engis als beginpunt en Hermalle-sous-Argenteau als eindpunt van het Luikse havengebied te nemen.

In geografische volgorde, en van bovenaf te beginnen, zou men de volgende gemeenten aantreffen :

a) langs de Maas : Engis, Ehein, Les Awirs, Chokier, Ramet, Flémalle-Haute, Flémalle-Grande, Seraing, Jemeppe, Tilleur, Ougrée, Angleur, Luik, Herstal, Wandre, Cheratte, Hermalle-sous-Argenteau;

b) langs het Albertkanaal : Luik, Herstal, Vivegnis, Hermalle-sous-Argenteau.

De gemeenten Ehein, tegenover Engis, vertoont op dit ogenblik geen industrieel karakter en bezit geen haven en zou dus niet in aanmerking komen.

Anderzijds wordt de gelegenheid te baat genomen om een kleine wijziging aan te brengen in de bepalingen van artikel 6 van de statuten van de Autonome Haven van Luik. Luidens artikel 6, 3^e lid, van de statuten moet de Autonome Haven van Luik de onderhoudskosten dragen van de toegangswegen van het eiland Monsin die tussen de linkeroever van het Albertkanaal en de rechteroever der Maas zijn gelegen. Anderzijds moet de stad Luik, volgens artikel 19, op eigen kosten de werken tot inrichting der haven van Monsin uitvoeren, de interne wegen aanleggen enz... Dienaangaande mocht de stad Luik aan de Regering de toekenning van toelagen vragen in de mate waarin de Staat ze aan de gemeenten verleent. Buurtwegen bedienden het eiland Monsin; ze verdwenen bij de aanleg van de haven. Thans loopt er een weg door het eiland Monsin die de « Pont Marexhe » met de aan het benedenpunt van het eiland gelegen wegbruggen verbindt en die door het doorgaand verkeer, dat geheel onafhankelijk is van de havenactiviteit, wordt gebruikt. Het is dus logisch dat deze weg wordt ingedeeld bij het wegnnet van de stad, die het onderhoud ervan moet dragen.

De Gemeenteraad van Luik heeft gunstig geadviseerd over de voorgenomen wijzigingen in de statuten van de Autonome Haven van Luik en in de desbetreffende wet.

Het enig doel dat wordt nagestreefd bestaat erin de economische ontwikkeling van het Luikse en van het ganse land te bevorderen. De schitterende resultaten die door de Autonome Haven van Luik sedert haar stichting, meer dan twintig jaar geleden, werden geboekt, bewijzen genoegzaam dat de proef het ondernemen waard was en dat ze moet worden voortgezet. De Regering wenst dat dit wetsontwerp juist zoals in 1937 eenparig door het Parlement wordt goedgekeurd.

De Minister van Financiën,

*De Minister van Binnenlandse Zaken
en van het Openbaar Ambt,*

De Minister van Openbare Werken,

Projet de loi modifiant la loi du 21 juin 1937 relative à la création du port autonome de Liège et approuvant les modifications aux statuts de cet établissement public.

BAUDOUIN,

ROI DES BELGES,

A tous présents et à venir, SALUT.

Sur proposition de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique, de Notre Ministre des Travaux publics et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique et Notre Ministre des Travaux publics sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

§ 1^{er}. — A l'article 1^{er} de la loi du 21 juin 1937 relative à la création du port autonome de Liège ainsi qu'à l'article 1^{er} des statuts du port autonome de Liège annexés à cette loi, le mot « agglomération » est remplacé par le mot « région ».

§ 2. — L'article 1^{er} de la même loi est complété par un alinéa 2 rédigé ainsi qu'il suit :

« Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, fixe la liste des communes faisant partie de la région liégeoise au sens de la présente loi ».

ART. 2.

Dans les statuts du port autonome de Liège, il est apporté les modifications ci-après, sur lesquelles la ville de Liège a marqué son accord :

Les alinéas 3 et 4 de l'article 6 sont remplacés par les dispositions suivantes :

« En ce qui concerne spécialement le port de Monsin, le Port autonome assure toutes les réparations, aménagements, améliorations et extensions que ces ouvrages comportent ».

« La ville de Liège entretient la rue de l'île de Monsin, réunissant le pont Marexhe aux ponts-routes établis à la pointe aval de l'île Monsin, ainsi que son embranchement au pont-barrage, lesquels seront classés dans la petite voirie de la ville de Liège (urbaine) en remplacement des anciens chemins vicinaux supprimés par

Ontwerp van wet tot wijziging van die van 21 juni 1937 betreffende de oprichting van de autonome haven van Luik en tot goedkeuring van de wijzigingen in de statuten van die openbare instelling.

BOUDEWIJN,

KONING DER BELGEN,

*Aan allen, die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.*

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën, van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en van het Openbaar Ambt, van Onze Minister van Openbare Werken en op het advies van Onze in raad vergaderde Ministers,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Financiën, Onze Minister van Binnenlandse Zaken en van het Openbaar Ambt en Onze Minister van Openbare Werken zijn gelast in Onze naam bij de wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen waarvan de tekst volgt :

EERSTE ARTIKEL.

§ 1. In artikel 1 van de wet van 21 juni 1937 betreffende de oprichting van de autonome haven van Luik, evenals in artikel 1 van de bij deze wet gevoegde statuten van de autonome haven van Luik, worden de woorden « der Luikse agglomeratie » vervangen door de woorden « van het Luikse ».

§ 2. Artikel 1 van dezelfde wet wordt aangevuld met een tweede lid, luidend als volgt :

« De Koning stelt bij een in de Ministerraad overlegd besluit de lijst van de gemeenten vast die deel uitmaken van het Luikse in de zin van deze wet ».

ART. 2.

In de statuten van de autonome haven van Luik, worden de hierna voorkomende wijzigingen aangebracht, waarmede de stad Luik haar akkoord heeft betuigd :

Het derde en het vierde lid van artikel 6 worden door de volgende bepalingen vervangen :

« Wat meer bepaald de haven van Monsin betreft, zorgt de Autonome Haven voor alle herstellingen, aanpassingen, verbeteringen en uitbreidingen welke die werken vergen ».

« De stad Luik onderhoudt de straat van het eiland Monsin die de « Pont Marexhe », met de aan het benedenpunt van het eiland Monsin gelegen wegbruggen verbindt, alsmede haar zijtak naar de stuwbrug die bij de kleine wegen van de stad Luik (stadswegen) zullen worden ingedeeld ter vervanging van de voormalige

l'Etat. Il n'est fait exception que pour les voûtes et tablier du pont-route accolé au barrage de Monsin, et pour les supports et tablier du pont Marexhe, dont l'entretien reste à charge exclusive de l'Etat, ainsi que les supports et les tabliers des ponts-routes établis à la pointe aval de l'île Monsin, dont l'entretien reste à charge exclusive du Port autonome de Liège ».

door de Staat opgeheven buurtwegen. Er wordt slechts een uitzondering gemaakt voor de gewelven en de bovenbouw van de wegbrug tegen de stuw van Monsin, en voor de steunen en de bovenbouw van de « Pont Marexhe », waarvan het onderhoud uitsluitend ten laste van de Staat blijft, alsmede voor de steunen en de bovenbouw van de aan het benedenpunt van het eiland Monsin gelegen wegbruggen, waarvan het onderhoud uitsluitend ten laste van de Autonome Haven van Luik blijft ».

Donné à Bruxelles, le 23 octobre 1962.

Gegeven te Brussel, 23 oktober 1962.

BAUDOUIN.

Par le Roi :

Van Koningswege :

Le Ministre des Finances,

De Minister van Financiën,

A. DEQUAE.

*Le Ministre de l'Intérieur et de
la Fonction publique,*

*De Minister van Binnenlandse Zaken
en van het Openbaar Ambt,*

A. GILSON.

Le Ministre des Travaux publics

De Minister van Openbare Werken,

J.J. MERLOT.

AVIS DU CONSEIL D'ETAT.

Le CONSEIL D'ETAT, section de législation, deuxième chambre, saisi par le Ministre des Travaux publics, le 19 mai 1962, d'une demande d'avis sur un projet de loi « modifiant la loi du 21 juin 1937 relative à la création du Port autonome de Liège et approuvant les modifications aux statuts de cet établissement public », a donné le 21 juin 1962 l'avis suivant :

Le projet tend à apporter des modifications d'une part à la loi du 21 juin 1937 relative à la création du port autonome de Liège, et, d'autre part, aux statuts de cet établissement public.

Cette loi a créé, sous la dénomination de port autonome de Liège, un établissement public chargé d'exploiter le port de l'île Monsin et, le cas échéant, tous les autres ports de l'agglomération liégeoise que l'Etat, les communes ou les particuliers lui concèderaient à l'avenir.

Cette création fut décidée après que l'Etat belge et la ville de Liège eurent conclu le 8 décembre 1938 une convention qui approuve le projet de statuts et règle la mission, les pouvoirs, l'administration et les moyens financiers du futur établissement public ainsi que les apports de chacune des parties et les obligations respectives dudit établissement et de la ville de Liège plus spécialement dans le domaine de la voirie, des ouvrages d'art et des installations portuaires.

La modification qu'il est envisagé d'apporter à la loi du 21 juin 1937 consiste à élargir les pouvoirs de l'établissement public en l'habilitant à exploiter tous les ports de la région de Liège et non plus uniquement les ports de l'agglomération liégeoise, et à charger le Roi de fixer, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, la liste des communes qui font partie de la région de Liège au sens de la loi.

Quant aux modifications des statuts, elles tendent en premier lieu à mettre ceux-ci en concordance avec les modifications apportées à la loi et, subsidiairement, à prévoir une nouvelle répartition des charges incombant respectivement au port autonome et à la ville de Liège en ce qui concerne l'entretien de certaines routes situées dans la périphérie du port de Monsin et les travaux de réparation, d'aménagement, d'amélioration et d'extension des ouvrages d'art de ce port. La nouvelle répartition des charges a rencontré l'assentiment de la ville de Liège.

Le projet n'appelle que des observations de pure forme qui ressortent à suffisance du texte proposé ci-après dans le dispositif duquel sont groupées toutes les dispositions du projet et de son annexe.

Projet de loi modifiant la loi du 21 juin 1937 relative à la création du port autonome de Liège et aux statuts du port autonome de Liège.

BAUDOUIN.

Roi des Belges.

A tous, présents et à venir. SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Finances, de Notre Ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique, de Notre Ministre des Travaux publics et de l'avis de Nos Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Finances, Notre Ministre de l'Intérieur et de la Fonction publique et Notre Ministre des Travaux publics sont chargés de présenter en Notre nom aux Chambres législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE.

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, tweede kamer, de 19^e mei 1962 door de Minister van Openbare Werken verzocht hem van advies te dienen over een ontwerp van wet « tot wijziging van die van 21 juni 1937 betreffende de oprichting van de Autonome Haven van Luik en tot goedkeuring van de wijzigingen in de statuten van die openbare instelling », heeft de 21^e juni 1962 het volgend advies gegeven :

Het ontwerp strekt ertoe de wet van 21 juni 1937 betreffende de oprichting van de autonome haven van Luik enerzijds te wijzigen en anderzijds wijzigingen aan de statuten van die openbare instelling te brengen.

Bij deze wet werd onder de benaming « autonome haven van Luik » een openbare instelling opgericht belast met het exploiteren van de haven van het eiland Monsin en, in voorkomend geval, van alle andere havens der Luikse agglomeratie die de Staat, gemeenten of particulieren haar later in concessie zouden geven.

Tot deze oprichting werd besloten nadat op 8 december 1938 tussen de Belgische Staat en de stad Luik voorafgaandelijk een overeenkomst was aangegaan waarbij het ontwerp van statuten was goedgekeurd, waarin onder meer benevens de opdracht, de bevoegdheid, het bestuur en de financiële middelen van de op te richten openbare instelling, de inbreng van beide partijen en de wederzijdse verplichtingen van bedoelde instelling en van de stad Luik, meer bepaald in verband met de wegenis, de kunstwerken en de haveninstallaties, zijn geregeld.

De wijziging die aan de wet van 21 juni 1937 wordt gebracht bestaat erin de bevoegdheid van de openbare instelling uit te breiden tot het exploiteren van havens die in het « Luikse » gelegen zijn in de plaats van in de Luikse agglomeratie en de Koning te belasten met het opmaken bij een in Ministerraad overlegd besluit van de lijst der gemeenten die van het Luikse deel uitmaken in de zin van de wet.

De wijzigingen van de statuten van de openbare instelling hebben tot doel deze statuten eerst aan te passen aan de wijzigingen die aan de wet toegebracht worden en verder de verdeling te veranderen in de wederzijdse lasten van de autonome haven en de stad Luik met betrekking tot het onderhoud van bepaalde wegen in de omtrek van de haven van Monsin evenals op de herstellingen, aanpassingen, verbeteringen en uitbreidingen van de kunstwerken van deze havens. De nieuwe verdeling geschiedt met instemming van de stad Luik.

Het ontwerp vergt slechts vormopmerkingen die uit de hierna volgende tekst voldoende blijken. In deze tekst worden al de bepalingen van het ontwerp en van zijn bijlage in de artikelen ondergebracht.

Ontwerp van wet tot wijziging van de wet van 21 juni 1937 betreffende de oprichting van de autonome haven van Luik en van de statuten van de autonome haven van Luik.

BOUDEWIJN.

Koning der Belgen.

Aan allen, die nu zijn en hierna wezen zullen ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze Minister van Financiën, van Onze Minister van Binnenlandse Zaken en van het Openbaar Ambt, van Onze Minister van Openbare Werken en op het advies van Onze in raad vergaderde Ministers.

HEBBEN WIJ BESLOTEN, EN BESLUITEN WIJ :

Onze Minister van Financiën, Onze Minister van Binnenlandse Zaken en van het Openbaar Ambt, en Onze Minister van Openbare Werken zijn gelast in Onze naam bij de Wetgevende Kamers het ontwerp van wet in te dienen, waarvan de tekst volgt :

ARTICLE PREMIER.

§ 1^{er}. A l'article 1^{er} de la loi du 21 juin 1937 relative à la création du port autonome de Liège, ainsi qu'à l'article 1^{er} des statuts du port autonome de Liège annexés à cette loi, le mot « agglomération » est remplacé par le mot « région ».

§ 2. L'article 1^{er} de la même loi est complété par un alinéa 2, rédigé ainsi qu'il suit :

« Le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres, fixe la liste des communes faisant partie de la région liégeoise au sens de la présente loi. »

ART. 2.

Dans les statuts du port autonome de Liège, il est apporté les modifications ci-après, sur lesquelles la ville de Liège a marqué son accord :

« Les alinéas 3 et 4 de l'article 6 sont remplacés par les dispositions suivantes : ... (la suite comme au projet)... ».

Comme il appert de l'exposé des motifs, ce sont les difficultés rencontrées dans l'exploitation du port de Chokier par le port autonome de Liège qui sont à la base de la loi en projet. D'après les précisions fournies au Conseil d'Etat par le fonctionnaire délégué, le port de Chokier ainsi que ses installations appartiennent à l'Etat. Partant, l'intervention de la commune de Chokier est, en l'espèce, superflue.

La Chambre était composée de :

MM. F. LEPAGE, conseiller d'Etat, président; H. BUCH et G. VAN BUNNEN, conseillers d'Etat; J. LIMPENS et R. DE RYKE, assesseurs de la section de législation; M^{me} J. DE KOSTER, greffier adjoint, greffier.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. G. VAN BUNNEN.

Le rapport a été présenté par M. M. GROMMEN, substitut.

De Griffier, — Le Greffier,

(s.)
(get.) J. DE KOSTER.

Pour expédition délivrée au Ministre des Travaux publics.

Le 30 juillet 1962.

Pour le Greffier du Conseil d'Etat,

ARTIKEL EÉN.

§ 1. In artikel 1 van de wet van 21 juni 1937 betreffende de oprichting van de autonome haven van Luik, evenals in artikel 1 van de bij deze wet gevoegde statuten van de autonome haven van Luik, worden de woorden « der Luikse agglomeratie » vervangen door de woorden « van het Luikse ».

§ 2. Artikel 1 van dezelfde wet wordt aangevuld met een tweede lid, luidend als volgt :

« De Koning stelt bij een in de Ministerraad overlegd besluit de lijst van de gemeenten vast die deel uitmaken van het Luikse in de zin van deze wet ».

ART. 2.

In de statuten van de autonome haven van Luik worden de hierna voorkomende wijzigingen aangebracht, waarmede de stad Luik haar akkoord heeft betuigd :

« Het derde en het vierde lid van artikel 6 worden door de volgende bepalingen vervangen : ... (zoals in het ontwerp)... ».

Zoals uit de memorie van toelichting blijkt zijn het moeilijkheden in verband met het exploiteren van de havens van Chokier door de autonome haven van Luik die aanleiding geven tot de ontworpen wet. Luidens de aan de Raad van State door de bevoegde ambtenaar verstrekte inlichtingen behoort de haven van Chokier evenals haar installaties tot de Staat. Tusschenkomst van de gemeente Chokier is dus ter zake overbodig.

De Kamer was samengesteld uit :

De heren F. LEPAGE, raadsheer van State, voorzitter; H. BUCH en G. VAN BUNNEN, raadsheren van State; J. LIMPENS en R. DE RYKE, bijzitters van de afdeling wetgeving, Mevrouw J. DE KOSTER, adjunct-griffier, griffier.

De overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer G. VAN BUNNEN.

Het verslag werd uitgebracht door de heer M. GROMMEN, substituit.

De Voorzitter, — Le Président,

(s.)
(get.) F. LEPAGE.

Voor uitgifte afgeleverd aan de Minister van Openbare Werken.

30 juli 1962.

Voor de Griffier van de Raad van State,

G. DE LEUZE.